

Article

# УСТАНОВЛЕНИЕ ЗОН БЕЗОПАСНОСТИ ВОКРУГ СТАЦИОНАРНЫХ МОРСКИХ УСТАНОВОК НА КОНТИНЕНТАЛЬНОМ ШЕЛЬФЕ (ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ)

*Ксения Крымская\**

DOI 10.24833/2073-8420-2019-2-51-52-59



**Введение.** В течение последних десяти лет государства все чаще стали выступать с инициативой о пересмотре той протяженности зоны безопасности вокруг искусственных морских сооружений, которая установлена Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. В первую очередь речь идет о зонах безопасности вокруг установок и сооружений, используемых на континентальном шельфе для разведки и разработки нефтегазовых ресурсов, в целях охраны таких установок, в частности от столкновения с другими судами, и в целях предотвращения аварий. Причиной таких инициатив служит растущее с каждым годом число аварий на морских нефтяных платформах.

**Материалы и методы.** В статье исследуются, прежде всего, международные договоры, в которых закреплён действующий режим зон безопасности в море. Материалом к исследованию послужили иные документы международного правового характера, такие как резолюции Международной морской организации, в которых ключевыми являются вопросы, связанные с установлением зон безопасности вокруг морских установок. Также автором исследуются материалы конференций ООН по морскому праву, Комиссии международного права, Подкомитета по безопасности мореплавания Международной морской организации. Методологическую основу статьи составили традиционные методы исследования – общенаучные и специальные.

**Результаты исследования.** Так как установление зон является основным средством обеспечения безопасности стационарной морской конструкции, в ходе исследования доказана необходимость более точного международно-правового урегулирования режима зон безопасности ввиду крайне неоднозначной практики прибрежных государств, связанной с разными подходами к определению протяженности зон безопасности.

**Обсуждение и заключение.** Проанализирован действующий международно-правовой режим зон безопасности; выявлены его недостатки; исследовано национальное законодательство ряда прибрежных государств; проанализированы основные преимущества и недостатки подходов зарубежных законодателей; раскрыты положения отличные от норм, установленных современным международным правом.

\* **Крымская Ксения Владимировна**, аспирант кафедры международного права МГИМО МИД России.  
e-mail: kseniakrymskaya@yandex.ru  
ORCID ID: 0000-0002-6254-9539

В российской науке международного права большое внимание уделяется актуальным вопросам статуса пространств Мирового океана [1. С. 192-219; 4. С. 448], а также уточнению правового режима морских природных ресурсов, в том числе нефтегазовых ресурсов континентального шельфа [2. С. 166-220]. Вопрос о ширине зон безопасности, устанавливаемых вокруг искусственных островов, установок и сооружений, стационарно закрепленных на морском дне (далее – стационарных морских конструкций) [5. С. 42-57], с каждым годом приобретает всю большую актуальность, ввиду учащения случаев столкновения с такими стационарными конструкциями судов, особенно рыбопромысловых.

По данным Всемирного банка данных об авариях на морских нефтегазовых установках с 1975 года было зафиксировано 6451 авария на 3795 объектах<sup>1</sup>. Последнее обновление базы данных было произведено в 2014 году, добавив более 300 аварий с момента предыдущего обновления базы вплоть до аварии на платформе Hercules 265 в Мексиканском заливе 13 июля 2013 года<sup>2</sup>. В период с 1980 г. по 2011 г. было зафиксировано 4139 атак на нефтегазовые сооружения [9. С. 520]. Помимо этого стационарные морские конструкции, в частности нефтяные платформы, могут стать объектом нападения в вооруженных конфликтах.

В юридической науке уже показано (хотя это и не предусмотрено в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.; далее – Конвенция 1982 г.), что только прибрежное государство имеет право разрешать создание и использование искусственных островов, установок и сооружений в пределах своего территориального моря, в силу своего суверенитета над ним [5. С. 45]. Но более дискуссионным вопросом остается правовой режим зон безопасности, устанавливаемых вокруг таких стационарных конструкций, особенно тех, которые расположены на континентальном шельфе, то есть за пределами морской территории прибрежного государства.

### Исследование

Современное международное право предусматривает определенные нормы и

правила для защиты стационарных морских конструкций и для предотвращения столкновения с ними других объектов. Так, ст. 60(4) *Конвенции 1982 г.* наделяет прибрежное государство правом устанавливать вокруг морских конструкций разумные зоны безопасности, в пределах которых такое государство вправе принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и самих объектов, вокруг которых такие зоны устанавливаются. Также важную роль играет Международная морская организация (далее – ИМО), принявшая ряд правил в целях обеспечения безопасности морских установок и предотвращения нарушения зон безопасности.

Установление зон безопасности вокруг стационарных морских конструкций является наиболее эффективным способом их защиты от столкновения с другими объектами и от других угроз.

Впервые в международном праве вопрос об установлении зон безопасности вокруг такого рода конструкций в море был поднят Комиссией международного права (далее – КМП) в 1951 г., которая отметила, что сооружения и установки, находящиеся в открытом море и занимающиеся разработкой ресурсов его дна и недр, обладают не территориальным морем, а лишь зоной безопасности (англ. *zone of security*) [17. С. 105]. Согласно ст. 71(2) доклада КМП 1956 г., «прибрежному государству принадлежит право возводить и поддерживать на материковом выступе сооружения, необходимые для разведки и разработки его естественных богатств, а также устанавливать зоны безопасности на разумном расстоянии вокруг этих сооружений и принимать в этих зонах меры, необходимые для их охраны»<sup>3</sup>.

В 1958 г. в ходе проведения Первой конференции ООН по морскому праву был поднят вопрос о морских установках и зонах вокруг них в контексте континентального шельфа. Принятая по итогам этой конференции Конвенция о континентальном шельфе 1958 г. (далее – Конвенция о шельфе 1958 г.) наделяет прибрежное государство правом «возводить, содержать или эксплуатировать на континентальном шельфе сооружения и иные установки, а также создавать зоны

<sup>1</sup> World offshore accident database. URL: <https://www.dnvgl.com/services/world-offshore-accident-database-wood-1747> (date of access: 14.06.2018)

<sup>2</sup> Whitepaper: Worldwide Offshore Accident Databank (WOAD). URL: <https://www.dnvgl.com/software/campaigns-2015/safeti-wood-whitepaper.html> (date of access: 14.06.2018)

<sup>3</sup> Доклад Комиссии международного права о работе ее восьмой сессии 23 апреля – 4 июля 1956 г. Нью-Йорк, 1956. С. 52.

безопасности вокруг этих сооружений и установок».<sup>4</sup> Согласно ст. 5 (3) Конвенции о шельфе 1958 г., «зоны безопасности могут простираются на расстояние 500 метров вокруг таких установок, считая от каждой точки их наружного края».

Сегодня правовой режим установления зон безопасности регулируется соответствующими положениями Конвенции 1982 г., иными международными договорами, а также резолюциями ИМО. Действуют и соответствующие нормы национального законодательства прибрежных государств. Режим, установленный ст. 60 Конвенции 1982 г., схож с режимом, установленным ст. 5 Конвенции о шельфе 1958 г.

В данном контексте следует обратить внимание на самое важное различие в положениях обеих конвенций в том, что касается протяженности зоны безопасности. Так, согласно ст. 5 (3) Конвенции о шельфе 1958 г., зона безопасности может простирается только до 500 метров вокруг искусственных установок, в то время как ст. 60 (5) Конвенции 1982 г. было установлено, что протяженность зоны безопасности может превышать 500 метров, если это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией.

Формулировка «общепринятые международные стандарты» может означать отсылку к обычному международному праву, а «компетентной международной организацией» было бы разумно считать ИМО, ввиду отсутствия иной международной организации или международного органа, в чью компетенцию входили бы данные вопросы. Хотя международно-правовая норма, закрепляющая за ИМО такое право, отсутствует, подтверждением этому служат 1) предложение,

направленное Бразилией<sup>5</sup> в ИМО по изменению протяженности зоны безопасности, а также 2) предложение США<sup>6</sup> о необходимости разработки руководства, на основании которого ИМО принимала бы решения об изменении ширины конкретной зоны безопасности свыше 500 метров. Подкомитет по безопасности мореплавания также указал, что под «компетентной международной организацией» в смысле статьи 60 (5) Конвенции 1982 г. понимается ИМО<sup>7</sup>. На данный момент не зафиксировано случаев, когда по решению ИМО была установлена зона безопасности шириной более 500 метров.

Государства-члены ИМО часто поднимают вопрос о том достаточно ли 500-метровой зоны безопасности для охраны особо важных морских объектов. В 2007 г. Бразилия выдвинула предложение об одобрении ИМО изменения максимально допустимого предела зоны безопасности вокруг морских нефтегазовых объектов. Согласно п. 30.2 предложения Бразилии, ИМО предлагается увеличить ширину зоны безопасности 1) до 1 морской мили вокруг стационарных платформ и морских терминалов и 2) до 2 морских миль вокруг плавучих установок для добычи, хранения и отгрузки<sup>8</sup>. В целом, предложение Бразилии получило поддержку<sup>9</sup>, однако делегации некоторых государств выразили свою озабоченность ввиду отсутствия в ИМО регламента, который бы определял процедуру одобрения изменения границ зоны безопасности за пределами 500 метров. Американская делегация заявила о необходимости разработать единые правила процедуры и руководство, на основании которых должны будут рассматриваться поданные заявки, касающиеся протяженности зон безопасности<sup>10</sup>. Иначе Подкомитет будет *ad hoc* рассматривать такие заявки и прини-

<sup>4</sup> Статья 5 (2) Конвенции о континентальном шельфе 1958 г.

<sup>5</sup> Routing of ships, ship reporting and related matters. Proposal for the establishment of an Area to be Avoided and modifications to the breadth of the Safety Zones around Oil Rigs located off the Brazilian Coast – Campos Basin (Submitted by Brazil). Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 3 (NAV 53/3). 26 February 2007.

<sup>6</sup> Пункт 3.16. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). P. 10-11.

<sup>7</sup> Пункт 3.53. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). P. 17.

<sup>8</sup> Routing of ships, ship reporting and related matters. Proposal for the establishment of an Area to be Avoided and modifications to the breadth of the Safety Zones around Oil Rigs located off the Brazilian Coast – Campos Basin (Submitted by Brazil). Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 3 (NAV 53/3). 26 February 2007.

<sup>9</sup> Пункт 3.15. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). P. 10.

<sup>10</sup> Пункт 3.16. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). P. 10-11.

мать по ним решение в отсутствие руководства, стандартов и объективных критериев, что привело бы к отсутствию единообразного подхода при принятии таких решений<sup>11</sup>.

Позже – на следующей сессии Комитета по безопасности на море – США и Бразилия подали совместное предложение<sup>12</sup> по добавлению нового вопроса в повестку рабочей программы Комитета – «разработка Руководства по рассмотрению заявок на установление границ зон безопасности за пределами 500 метров». Комитет согласился включить в рабочую программу вопрос, касающийся «Руководства по рассмотрению заявок по установлению границ зон безопасности за пределами 500 метров вокруг искусственных островов, установок и сооружений в исключительной экономической зоне». Однако в 2010 г. Подкомитет по безопасности мореплавания заключил, что не была продемонстрирована необходимость в установлении зон безопасности шире 500 метров и вряд ли в ближайшем будущем ИМО разрешит установление зоны безопасности за пределами 500 метров для целей охраны морских нефтегазовых установок<sup>13</sup>.

Тем не менее такие попытки были предприняты Австралией, Индией и Китаем, полагающими, что было бы разумно изменить протяженность зоны безопасности до 5 миль.

Особый интерес представляет австралийский подход. Проведенное в 2012 г. исследование, по мнению австралийского законодателя, доказывает недостаточность 500-метровой зоны безопасности для охраны стационарных морских конструкций. Согласно исследованию, оператору платформы недостаточно такой ширины зоны безопасности для того, чтобы в случае ее нарушения или аварии привести в действие план по эвакуации<sup>14</sup>. Как правило, стационарной добывающей платформе необходимо минимум 30 минут для эвакуации, в то время как судно, перемещающееся со скоростью 20 узлов, пройдет за это время расстояние в 10 морских миль<sup>15</sup>. В Исследовании 2012 г., предложено ввести трехступенчатый подход к уста-

новлению зон вокруг всех морских объектов в морских пространствах Австралии:

1. зона ограниченного доступа (англ. *cautionary zone*) (15 морских миль);
2. 5-мильная зона, которую следует избегать (англ. *area to be avoided*);
3. зона закрытого режима (англ. *exclusion zone*) протяженностью 1-2,5 морских миль внутри зоны, которую следует избегать<sup>16</sup>.

Следует отметить, что установление таких охранных зон не соответствует конвенционным положениям и ограничивает свободу судоходства. Судя обязаны соблюдать только установленную 500-метровую зону безопасности и, находясь в ее пределах, нарушают такую зону безопасности и больше не вправе ссылаться на свободу судоходства [7. С. 4; 15. С. 204]. Предложенные охранные зоны несовместимы с действующими международно-правовыми нормами; соответственно, иностранные суда не обязаны были бы их соблюдать [10. С. 4].

Еще в 1952 г. Мутон отметил, что препятствием судоходства может быть установленная вокруг установки зона безопасности [12. С. 229]. Если такие установки находятся на близком расстоянии друг от друга, их зоны безопасности могут «пересекаться» (англ. *overlap*), в результате чего довольно обширный участок морского пространства закрыт для судоходства [12. С. 229].

Похожую позицию выразили США – «сооружая морские установки вблизи друг от друга и «соединяя» тем самым зоны безопасности между собой, прибрежное государство могло бы воспрепятствовать таким образом свободе судоходства, аргументируя возведение такого рода «стены» необходимостью охраны установки и защиты окружающей среды» [11. С. 79].

Для охраны свободы судоходства в США действует Программа США по свободе судоходства. Согласно «Политике США в Мировом океане 1983 г.», США будут «заявлять о своих правах, свободах и пользовании морскими пространствами так, чтобы возмож-

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Development of Guidelines for consideration of requests for safety zones larger than 500 meters around artificial islands, installations and structures in the Exclusive Economic Zone. Submitted by the United States and Brazil. Maritime Safety Committee, 84th session, agenda item 22 (MSC 84/22/4). 4 February 2008.

<sup>13</sup> Пункты 4.1-4.1.1. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 56th session, agenda item 20 (NAV 56/20). 31 August 2010. P. 14-17.

<sup>14</sup> Offshore Oil and Gas Resources Sector Security Inquiry, p.4. Office of the Inspector of Transport Security, Department of Infrastructure and Transport, Australia Government. 2012. URL: <https://www.homeaffairs.gov.au/transport-security/files/offshore-oil-gas-resources-sector-security-inquiry.pdf> (date of access: 17.06.2018).

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Там же.

но было сохранить баланс с интересами, находящими свое отражение в Конвенции 1982 г.»<sup>17</sup>. Как отмечает в своей статье П.А. Гудев, «под этим подразумевается не просто реализация права, закрепленного в Конвенции ООН 1982 г. и применимого как к открытому морю, так и к 200-мильной ИЭЗ прибрежных стран, а гораздо более широкий круг аспектов» [6. С. 107]. Среди таких аспектов наибольший интерес представляет «борьба с претензиями прибрежных государств в акваториях за пределами территориального моря, которые ведут к ограничению свобод открытого моря в пределах 200-мильной ИЭЗ» [6. С. 107]. Так, каждый год Министерство обороны США направляет Конгрессу доклад о свободе мореплавания, где представлена таблица прибрежных государств и их необоснованных, по мнению США, притязаний на морские пространства. В последнем опубликованном докладе Министерства обороны США за 2017 г.<sup>18</sup> в качестве «нарушителя» свободы судоходства указан Китай по причине действий и заявлений, представляющих собой установление территориального моря вокруг искусственных островов Спратли, которым, согласно международному праву, искусственный остров, установка и сооружение обладать не может.

**Резолюции ИМО.** ИМО, признанная в смысле *Конвенции 1982 г.* «компетентной организацией», приняла ряд резолюций, которые касаются безопасности морских установок и их охраны, в частности зон безопасности.

Главным документом в рассматриваемом контексте является резолюция А.671 (16) «Зоны безопасности и безопасность мореплавания вокруг морских установок и сооружений» 1989 г. (далее – Резолюция 1989 г.). В качестве приложения к документу принимаются «Рекомендации о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг морских установок и сооружений», которые практически целиком и полностью повторяют положения отмененной резолюции А.621 (15) «Меры по предотвращению нарушения зон безопасности вокруг морских установок и сооружений».

Главное отличие *Резолюции 1989 г.* от резолюции А.621 (15) состоит в расширенной

сфере правового регулирования. П. 1 (b)(iii) резолюции А.621 (15) содержал рекомендацию каждому прибрежному государству требовать от операторов морских установок и сооружений принятия необходимых мер для предотвращения нарушений зон безопасности. При этом данный пункт не раскрывал, о каких именно морских установках и сооружениях идет речь. Однако п. 1.3 «Рекомендаций о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг морских установок и сооружений» более детально описывает, о какого рода сооружениях идет речь. Согласно приложению к *Резолюции 1989 г.* имеются в виду именно стационарно закрепленные морские установки и сооружения, включая те, которые способны к передвижению в море, но которые находятся на месте бурения, независимо от того, поставлены ли они на якорь или установлены на морском дне и не осуществляют операции по бурению.

Приложением к *Резолюции 1989 г.* установлено требование надлежащего уведомления о наличии стационарной морской конструкции и зоны безопасности вокруг нее. Резолютивные положения напоминают о том, что прибрежное государство ответственно [13. С. 785] за распространение информации касательно местоположения стационарной конструкции, а также протяженности зоны безопасности.

Особый интерес представляет установление зоны безопасности вокруг установок и сооружений, которые не используются в целях, указанных в ст. 56 и 60 Конвенции 1982 г. Ст. 60 (4) Конвенции 1982 г. закрепляет за прибрежным государством право «устанавливать вокруг *таких* установок и сооружений разумные зоны безопасности». В контексте конвенционных положений «*такими*» установками и сооружениями являются сооруженные «в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов» (ст. 56 (1) и «для других экономических целей» (ст. 60 (1)). Юридическое различие между правами прибрежного государства в отношении создания «искусственных островов – для любых целей и создания установок и сооружений – в ограниченных целях – значимо» [5. С. 49]. Следовательно, возникает вопрос о правомерности установления зоны безопасности

<sup>17</sup> Department of Defense, Freedom of Navigation Fact Sheet. March 2015. URL: [https://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/gsa/cwmd/DoD%20FON%20Program%20--%20Fact%20Sheet%20\(March%202015\).pdf](https://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/gsa/cwmd/DoD%20FON%20Program%20--%20Fact%20Sheet%20(March%202015).pdf) (date of access: 20.06.2018).

<sup>18</sup> Department of Defense Report to Congress "Annual Freedom of Navigation Report". URL: <https://policy.defense.gov/Portals/11/FY17%20DOD%20FON%20Report.pdf?ver=2018-01-19-163418-053> (date of access: 20.06.2018).

вокруг установок и конструкций в море, сооружений, например, в военных целях.

Можно заключить, что так как искусственные острова создаются в любых целях, то и в смысле ст. 60 (1) вокруг таких искусственных островов могут устанавливаться зоны безопасности. Иная же ситуация складывается применительно к установкам и сооружениям, эксплуатируемым в целях, не указанных в Конвенции 1982 г. А. Сунс отметил, что «хотя современное международное право прямо не предписывает устанавливать вокруг искусственных островов и установок (за исключением эксплуатируемых в целях разведки и разработки ресурсов континентального шельфа) зоны безопасности, нет оснований полагать, что это не может быть допущено» [16. С. 19]. Данное предположение является противоречивым, так как сам автор отмечает, что в международном праве отсутствует договорно предусмотренная норма, которая бы позволяла устанавливать зоны безопасности вокруг установок и сооружений, используемых не в экономических целях.

### Результаты исследования

Как верно отметил специалист по морскому праву и бывший судья Международного суда ООН С. Ода, правовой статус морских зон безопасности не совсем ясен [14. С. 277]. Во-первых, ст. 60 Конвенции 1982 г. полно-

стью не решает все правовые вопросы, связанные с установлением зон безопасности вокруг стационарных морских установок. Во-вторых, недостаточно урегулированные Конвенцией 1982 г. вопросы породили неоднозначную практику прибрежных государств по установлению различных видов зон безопасности за пределами 500 метров. В-третьих, хотя действующая резолюция ИМО в довольно полной мере раскрывает неохваченные Конвенцией 1982 г. вопросы, эта резолюция не является договорно-правовым источником; более того она до сих пор не нашла свое отражение в национальном законодательстве.

Не подлежит сомнению право прибрежных государств по установлению определенных правил в пределах своей ИЭЗ и своего континентального шельфа. Тем не менее необходимо проводить четкое различие между видами охранных зон и зонами безопасности в смысле статей Конвенции о шельфе 1958 г. и Конвенции 1982 г. Проведенный анализ позволил заключить, что именно ИМО наделена Конвенцией 1982 г. правом установления зон безопасности протяженностью шире 500 метров. Соответственно, действует обязанность соблюдения зон безопасности, установленных в соответствии с положениями международного права, что, однако, не предусматривает обязанность судов строго соблюдать иные охранные зоны, установленные национальным законодательством.

### Литература:

1. Вылегжанин А.Н., Саваськов П.В. Международное морское право // Международное право. М., 2016.
2. Вылегжанин А.Н. Морские природные ресурсы (международно-правовой режим). М., 2001.
3. Вылегжанин А.Н. Международно-правовые основы недропользования. М., 2007.
4. Вылегжанин А.Н., Гуреев С.А., Иванов Г.Г. Международное морское право. М., 2003.
5. Вылегжанин А.Н., Крымская К.В. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море // Московский журнал международного права. № 2. 2018.
6. Гудев П.А. Политика США в Мировом океане // Международные процессы. № 1 (44). 2016.
7. Elferink A.O. The Arctic Sunrise Incident and the International Law of the Sea. 2014. URL: <http://site.uit.no/jclos/2014/02/28/hello-world/>
8. Hassel M., Utne I.B., Vinnem, J.E. Allision risk analysis of offshore petroleum installations on the Norwegian Continental Shelf—an empirical study of vessel traffic patterns // WMU Journal of Maritime Affairs. Volume 16. Issue 2. 2017.
9. Kashubsky M. Offshore Oil and Gas Installations Security. New York, 2015.
10. Kashubsky M., Morrison A. Security of offshore oil and gas facilities: exclusion zones and ships' routing // Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs. Volume 5. Issue 1. 2013.
11. Kraska J., Pedrozo R. International Maritime Security Law. Leiden, 2013.
12. Mouton M.W. The continental shelf. Hague, 1952.
13. Nordquist M., Nadan S., Kraska J. UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents. Leiden, 2012.
14. Oda S. Fifty Years of the Law of the Sea. Hague, 2003.

15. Papastavridis E.D. Protecting Offshore Energy Installations under International Law of the Sea – Natural Resources and the Law of the Sea: Exploration, Allocation, Exploitation of Natural Resources in Areas under National Jurisdiction and Beyond. New York, 2017.
16. Soons A. Artificial Islands and Installations in International Law // Occasional Paper Series (Occasional Paper No. 22). 1974.
17. Symmons C.R. The Maritime Zones of Islands in International Law. Hague, 1979.
18. Vylegzhanin A.N., Young O.R., Berkman P.A. Governing the Barents Sea Region: Current Status, Emerging Issues, and Future Options // Ocean Development & International Law. Volume 49. Issue 1. 2018.

## ESTABLISHING SAFETY ZONES AROUND FIXED STRUCTURES AT SEA ON CONTINENTAL SHELF (LEGAL ISSUES)

**Introduction.** Although there have been multiple studies done by both Russian and foreign specialist, one of the most poorly studied international law problems deals with interpretation and application of rules on safety of artificial islands, installations and structures. These measures encompass the coastal state's right to enact legislation ensuring safety and security of these structures at sea.

For the past ten years states have been outlining the need for review of the breadth of the safety zones around offshore installations, first and foremost, around installations and structures used for exploration and exploitation of hydrocarbon resources on the continental shelf. It's of great importance to protect these structures, in particular from collision with ships, and to prevent accidents. The main reason behind this initiative is the increasing number of accidents on offshore oil rigs.

**Materials and methods.** The basis for this research comprises the international treaties which set forth the regime of safety zones at sea. The materials for this paper are also commentaries of the UN Convention on the Law of the Sea 1982, as well as relevant instruments adopted by IMO, related papers from all three UN conferences on the Law of

the Sea, documents issued by the International Law Commission, and the IMO Sub-committee on safety of navigation. The methodological basis of present research consists of such traditional methods as general scientific and specific methods.

**The results of the study.** The author of this paper proves the need for elaboration of more thorough international legal regime of safety zones at sea, since it is one the most principal means to ensure safety and security of offshore structures. Among the reasons is the ambiguous practice of coastal states, based on various approaches taken on the issue of safety zone's breadth.

**Discussion and conclusion.** The article contains thorough analysis of the international legal regime of safety zones, outlining its flaws. Conducted research emphasizes both positive and negative aspects of applicable national legislation, as well as unravels legal norms different from those enshrined in modern international law.

Ksenia V. Krymskaya,  
Research Student with the Department of  
International Law, MGIMO under the Ministry  
for Foreign Affairs of Russia

### Ключевые слова:

Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 г.; зона безопасности; исключительная экономическая зона; искусственные острова; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; континентальный шельф; Международная морская организация; свобода судоходства; стационарные конструкции в море; установки и сооружения.

### Keywords:

Key words: artificial islands; continental shelf; exclusive economic zone; fixed structures at sea; freedom of navigation; Geneva Convention on the Continental Shelf 1958; installations and structures; International Maritime Organization; safety zones; UN Convention on the Law of the Sea 1982.

### References:

1. Vylegzhanin A.N., Savaskov P.V., 2016. Mezhdunarodnoe morskoe pravo [International Law of the Sea]. *Mezhdunarodnoe parvo [International Law]*, Moscow.
2. Vylegzhanin A.N., 2001. Morskie prirodnye resursy: mezhdunarodno-pravovoi rezhim [Marine Natural Resources: International Legal Regime]. Moscow.

3. Vylegzhanin A.N., 2007. Mezhdunarodno-pravovye osnovy nedropolzovaniya [International Legal Regime of the use of subsoil]. Moscow.
4. Vylegzhanin A.N., Gureev S.A., Ivanov G.G., 2003. Mezhdunarodnoe morskoe pravo [International Law of the Sea]. Moscow.
5. Vylegzhanin A.N., Krymskaya K.V., 2018. Mezhdunarodno-pravovoi rezhim iskusstvennykh ostrovov i inykh statsionarnykh konstruksii v more [Legal Regime of Artificial Islands and Other Permanent Structures at Sea]. *Moskovskii zhurnal mezhdunarodnogo prava [Moscow Journal of International Law]*. Volume 2. Moscow.
6. Gudev P.A., 2016. Politika SShA v Mirovom okeane [The US Policy in World Ocean]. *Mezhdunarodnye protsessy [International Process]*. Volume 1. Moscow.
7. Elferink A.O. The Arctic Sunrise Incident and the International Law of the Sea. 2014. URL: <http://site.uit.no/jclos/2014/02/28/hello-world/>.
8. Hassel M., Utne I.B., Vinnem, J.E., 2017. Allision risk analysis of offshore petroleum installations on the Norwegian Continental Shelf—an empirical study of vessel traffic patterns. *WMU Journal of Maritime Affairs*. Volume 16. Issue 2.
9. Kashubsky M., 2015. Offshore Oil and Gas Installations Security.
10. Kashubsky M., Morrison A., 2013. Security of offshore oil and gas facilities: exclusion zones and ships' routeing. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*. Volume 5. Issue 1.
11. Kraska J., Pedrozo R., 2013. International Maritime Security Law.
12. Mouton M.W., 1952. The continental shelf.
13. Nordquist M., Nadan S., Kraska J., 2012. UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents.
14. Oda S., 2003. Fifty Years of the Law of the Sea.
15. Papastavridis E.D., 2017. Protecting Offshore Energy Installations under International Law of the Sea – Natural Resources and the Law of the Sea: Exploration, Allocation, Exploitation of Natural Resources in Areas under National Jurisdiction and Beyond.
16. Soons A., 1974. Artificial Islands and Installations in International Law. *Occasional Paper Series*. No. 22.
17. Symmons C.R., 1979. The Maritime Zones of Islands in International Law.
18. Vylegzhanin A.N., Young O.R., Berkman P.A., 2018. Governing the Barents Sea Region: Current Status, Emerging Issues, and Future Options. *Ocean Development & International Law*. Volume 49. Issue 1.